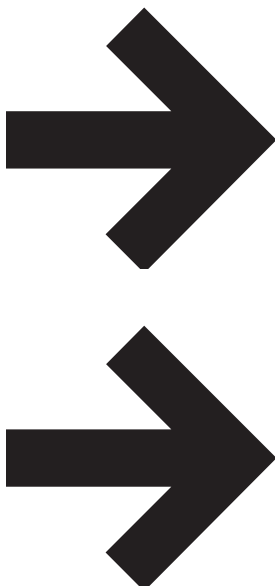


La indústria motonàutica a Barcelona als anys seixanta

Xavier Solà Barceló

Associació d'Embarcacions Clàssiques

i d'Època a Motor / Club Riva de Catalunya



La motonàutica d'esbarjo a Catalunya té els seus inicis a principis del 1900, per bé que és difícil trobar informació i documentació de la primera dècada atesa l'escassetat de clubs nàutics i de ports esportius existents, ja que la majoria d'ells no es van crear fins a la dècada 1910-1920. Amb l'arribada dels clubs va créixer l'activitat motonàutica com a conseqüència de les regates i les activitats que s'hi organitzaven per entretenir els seus socis. Es tractava, bàsicament, de regates o travesses mixtes en les quals participaven tant embarcacions de vela com de motor i sense cap regulació per part de cap federació, ja que no va ser fins a l'any 1911 que es va constituir la primera federació motonàutica a Espanya, anomenada Federación de Clubes Náuticos, que el 1930 va passar a ser la Federación Española de Motorismo Marítimo, i el 1965 va esdevenir la Federación Española de Motonáutica. La catalana no arribaria fins a l'any 1968.

La primera regata celebrada a Catalunya de la qual es té constància és del 1905, i es va fer a Barcelona. A partir dels anys vint la motonàutica va prendre un caire més seriós i regulat, i va ser aleshores que van tenir lloc les primeres participacions per part de pilots catalans fora de l'Estat espanyol; fins i tot, entre els anys que van del 1930 al 1936 van participar en curses celebrades als Estats Units.

En tot aquest primer període, la indústria motonàutica d'esbarjo bàsicament passava per drassanes de construcció naval tradicional que construïen les primeres llanxes i els primers canots sota comanda dels seus clients. No hi ha gaire informació sobre el mètode de construcció ni sobre els dissenys de les barques que feien, ja que no n'ha quedat cap llegat. Les drassanes Talleres Corbeto, Talleres Rafael Palou, la drassana de Miquel Cardona, Trecona, la del senyor Marqués i Construcciones Navales Marabí són les poques referències que tenim que havien construït algun canot.

Entre els anys quaranta i fins a mitjan anys cinquanta, l'activitat motonàutica va patir una davallada i no va ser fins a l'any 1954 que va tornar a reactivar-se. A partir d'aleshores, la indústria motonàutica va començar a agafar embranzida i va prendre un canvi de rumb en la manera de concebre la motonàutica d'esbarjo a Catalunya.



Així, es van començar a crear les primeres drassanes centrades, únicament, en la construcció de llanxes i de canots d'una manera més «industrialitzada», tot i que seguia essent un sector molt minoritari i a l'abast d'uns pocs. El canvi més notable en aquest segon període va ser el nou concepte que es va tenir de la motonàutica, fruit de les influències dels *runabouts* provinents d'altres països com Itàlia, França o els Estats Units, on aquesta indústria ja feia anys que estava consolidada.

Les barques eren més confortables i, estèticament, més atractives, i es va començar a tenir cura dels acabats i dels detalls, com en la indústria automobilística. La construcció es feia, bàsicament, amb fusta i van començar a aparèixer els entapissats de colors i els cromats, que, clarament, ajudarien a promocionar la motonàutica com un bé de consum. Les drassanes construïen en funció d'uns models predeterminats, per la qual cosa aniria desapareixent el model únic. El fet de treballar amb motlles i plantilles suposaria que la construcció fos més fàcil i mecànica.

Bàsicament, es construïen embarcacions amb motors forabords, ja que això feia que el procés de construcció fos més senzill, econòmic i pràctic i que, a nivell de disseny, no presentés cap complicació extra per raons tècniques de centrat i estabilitat. A part d'això, les construccions amb motors intrabords amb eix presentaven altres problemes, ja que als anys cinquanta els ports esportius no proliferaven gaire i això feia que el principal lloc de varada de moltes d'aquestes llanxes fos la platja. A més, a nivell tècnic i mecànic precisaven d'un altre manteniment i no va ser fins a uns anys més tard, i a mesura que la motonàutica s'anava fent més popular, que els serveis

tècnics al voltant dels sectors van anar tenint més presència.

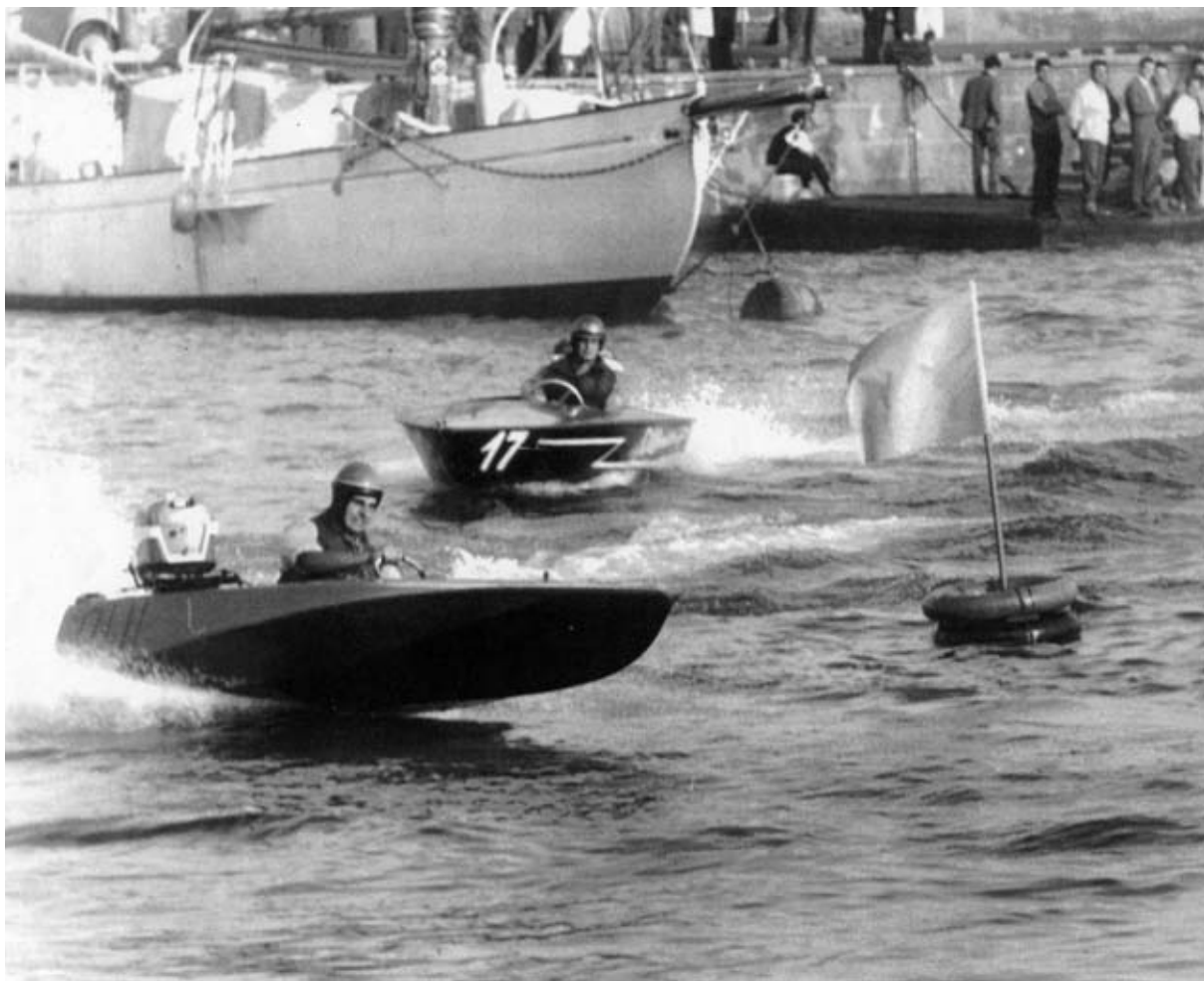
El disseny de les carenes tampoc no acostumava a tenir cap estudi previ i tot fa pensar que els dissenys, tant de cascs com d'interiors, s'inspiraven descaradament en altres models de barques construïdes a l'estranger. Fóra bo saber que als anys cinquanta, als Estats Units, drassanes com Chris Craft ja comercialitzaven petites llanxes forabord en lots per muntar, i que l'existència d'aquests plànols de muntatge podrien haver estat un gran ajut per a qualsevol persona decidida a construir una barca sense tenir-ne cap experiència. A més, les primeres llanxes provinents de França o d'Itàlia que ja es podien veure a les nostres costes també van servir d'inspiració.

Aquesta revifalla de la motonàutica d'esbarjo també es veu reflectida en l'aspecte esportiu: les regates comencen a proliferar. Els clubs nàutics formen els seus equips i es desplacen per tot l'Estat per participar en els grans premis d'altres ciutats. Les curses ja estan més ben organitzades, i les ma-

teixes embarcacions que es comercialitzen per a esbarjo ara es fan córrer per tot el país. A partir de l'any 1962 les regates van donar un altre tomb i es van fer encara més polides: els cascs que es feien servir ja estaven dissenyats exclusivament per a la competició i es va començar a sentir a parlar de les categories DU, EU, CU, DT, ET i CT, que anaven en funció de les cilindrades dels motors i dels tipus de cascs que es feien servir. Aquest mateix any també es va organitzar el primer Campionat d'Espanya d'algunes categories; un petit grup de pilots catalans no només van assolir títols al nostre país, sinó que també els van aconseguir a l'estranger.



Regata al RCMB
l'any 1960. Jordi Vi-
dal, en primer pla, en
categoria DU.



L'any 1966 es va celebrar a Catalunya el Campionat d'Europa de la categoria EU i el Campionat del Món de la categoria DU; ambdós campionats van tenir representació catalana al podi, tant en pilots com en embarcacions. Sens dubte, aquests van ser uns anys daurats per a la motonàutica a Catalunya, i van ser drassanes barcelonines com Laraya, Indexna i d'altres de més petites i amb molta menys productivitat, però amb la mateixa manera de fer, les que van començar a dibuixar la motonàutica tal com l'entendem ara.

L'any 1958, en assabentar-se que un tal Erdhart Keller, procedent d'Alemanya i que es trobava en aquells moments a la presó Model de Barcelona, tenia una certa habilitat com a constructor de llanxes ràpides, Alberto Puig va fer accelerar els tràmits pertinents per a la seva alliberació i el va reclutar en uns locals de l'avinguda Tibidabo que el mateix Keller tenia per construir el que serien les primeres embarcacions sota el nom de Laraya. Això, inicialment, va ser una afició que compaginà amb les seves ocupacions empresarials en el ram del tèxtil.



■ LA.RA.YA (LANCHAS RÁPIDAS Y YATES)

Laraya comença a prendre forma a Barcelona gràcies a Alberto Puig Palau, un empresari de la indústria sedera molt polifacètic, el qual mantenia una intensa vida social amb la gent del cinema i de la faràndula i que estava molt ben relacionat amb els ambients més selectes d'aquella època. El Tío Alberto, com se'l coneixia popularment, també va tenir una vida molt lligada al món del motor i de la competició, i va ser a través d'aquí que li va venir la inquietud envers el món de la motonàutica.

Aquests últims anys de la dècada dels cinquanta, la motonàutica a Catalunya seguia la tendència d'aquells primers anys on l'activitat es basava a competir en curses locals i proves socials. És per això que els primers models construïts per Keller van ser barques d'esbarjo que, principalment, es feien servir per competir en les categories de turisme, mentre que les mítiques *CIU sport* es destinaven exclusivament a la competició. Durant aquesta època el Reial Club Marítim de Barcelona va centrar la major part de l'activitat motonàutica i van ser pilots com Alberto Puig Palau, Tito Puig Gabarró, Jaume Mar-

tínez Clotet, Pedro Martínez Clotet, Jordi Vidal, Enric Coma-Cros, Lluís Campderà, Víctor Palomo i alguns més els qui van donar popularitat a aquest esport a Catalunya.

L'any 1962 Tito Puig Gabarró, fill d'Albert Puig, va incorporar-se a Laraya atesa la impossibilitat del seu pare de compatibilitzar aquesta afició amb les seves obligacions professionals. Després d'uns primers quatre anys més experimentals, la drassana es consolidà i començà una nova etapa. Es van traslladar de l'avinguda Tibidabo de Barcelona a unes noves instal·lacions a Badalona, i van començar a construir i a comercialitzar llanxes ràpides, destinades a l'esbarjo i ja no només a la competició. Les comandes, majoritàriament, provenien de gent adinerada

rivets blancs i envernissada, i copiava les cobertes de les llanxes italianes i americanes. Els interiors presentaven un caire esportiu i funcional amb entapissats atractius, i la barca destacava pels ferratges cromats, el volant esportiu de tipus automòbil i el parabrises corbat. L'espill de popa també anava envernissat, mentre que el casc acostumava a pintar-se de color blanc. A més d'aquests models, Laraya també va satisfer encàrrecs especials com ara la construcció d'un iot de deu metres anomenat *Jumbo*, el qual va ser destinat al transport insular de passatgers.

Els motors utilitzats eren forabords que podien arribar fins als 115 CV de potència, límit estructural de l'espill. Els



de Barcelona i Girona del ram del tèxtil i que, moltes vegades, estava vinculada a Alberto Puig. La producció anual de la Laraya era d'entre 12 i 15 barques, la majoria de les quals es venien directament des de la mateixa drassana; unes poques es distribuïen a través de tercers. En l'empresa, Erdhart Keller seguia sent el constructor i dissenyador, i normalment estava assistit pel seu cosí i per un parell d'operaris que l'ajudaven en el procés.

Hi havia tres models existents en funció de tres eslores: 14, 16 i 18 peus, tots construïts de la mateixa manera i amb una distribució interior molt semblant. La construcció del casc es feia amb tauler marí i s'estructurava amb quadernes; la coberta, que era xapada amb sapel·li amb

més utilitzats inicialment van ser els Evinrude, que eren importats per Maquinaria Cinematogràfica Ossa i que, més endavant, van passar a ser importats per Motormasó. Harry Walker, un altre importador de motors, en aquest cas de Johnson, també els va subministrar alguns motors, però qui finalment va acabar penjant més motors a les popes de les Laraya va ser Mercury, importats a Espanya per Malagarriga i Náutica Touron. Mercury va guanyar terreny en les barques de turisme, però també es van fer un bon lloc en l'àmbit de la competició gràcies als seus motors especialment preparats per a les curses.

Precisament en aquest àmbit Laraya va tornar a destacar per sobre de totes les altres drassanes espanyoles. A



partir de l'any 1962 les embarcacions de curses van canviar de concepte i es van començar a inspirar en barques de curses similars a les construïdes per les drassanes nord-americanes Speedliner o West-Marine. El pilot hispanomarroquí Felician Perez molt probablement va ser l'introduïdor d'aquest tipus d'embarcació en la qual Laraya es va inspirar i en què el canvi més important va ser el fet de passar de pilotar assegut a fer-ho de genolls. Cal dir que en aquells anys les semblances entre les barques fetes aquí i les barques fetes a l'estranger eren massa evidents i això fa que actualment sigui fàcil veure'n les

seu pare, el qual va veure com el negoci del tèxtil començava a decaure, va viatjar als Estats Units acompanyat de Josep Maria Massó i va aconseguir que la drassana nord-americana Glastron li concedís la llicència de fabricació dels seus models, primer per a Espanya i, més tard, per a tot Europa. Amb la nova concessió, i després que un incendi destruís les instal·lacions que Laraya tenia a Badalona, es van instal·lar a la Zona Franca de Barcelona i van començar a produir, sota el nom de Glastron-Laraya, una gran varietat de models fets en fibra de vidre i agafant com a patró els models fabricats per Glas-



influències. Tito Puig Gabarró i Jaume Martínez Clotet, principalment, i d'altres, com Enric Coma-Cros o el francès Silvio Rosada, van ser els pilots que durant els anys seixanta van assolir més èxits per a la drassana, aconseguint un espectacular palmarès esportiu. Cal destacar la primera posició aconseguida per Jaume Martínez Clotet i Silvio Rosada amb Laraya en el Campionat d'Europa celebrat a Barcelona l'any 1965.

Tot aquest moviment comercial i esportiu que Laraya va acumular durant els anys seixanta va donar el pas definitiu l'any 1967, quan Tito Puig Gabarró, aconsellat pel

tron als Estats Units. La producció anual rondava les 1.100 unitats i Laraya es va fer partícip del fort creixement que la motonàutica experimentaria al nostre país durant els anys successius, gràcies també a la construcció de nous ports esportius i a la creació d'una indústria de serveis al voltant de la motonàutica.

L'any 1989, i després de 21 anys de creixement, la drassana va ser venuda a uns empresaris bascs inexperts en la matèria i que, nou mesos més tard, veurien com Glastron-Laraya faria fallida. Aquell mateix any, Tito Puig Gabarró va entrar a formar part d'una societat nàutica, fun-

Miguel Capo i Juan José Capo a bord d'una Indexna cabi-nada, model Sedan, l'any 1964.

Enric Coma-Cros, amb una Indexna, l'any 1961.

dadora de Faeton a Almería, una altra empresa molt fructífera que l'any 2009 acabaria essent absorbida per la drassana alacantina Astondoa.

■ INDEXNA (INDUSTRIA DE EXCLUSIVAS NÁUTICAS)

Indexna va ser l'altra gran drassana barcelonina i catalana del anys seixanta i que, juntament amb Laraya, dominava el mercat motonàutic català. El seu fundador, José Capo Mateu, va ser un important empresari barceloní dedicat a l'emmagatzematge de ferro i, com altres empresaris de l'època, tenia un fort caràcter emprenedor. Pertanyia a la burgesia catalana i estava vinculat familiarment a Miquel Mateu Pla, alcalde de Barcelona



del 1939 al 1945, i a Damià Mateu, fundador de l'empresa automobilística Hispano Suiza, en la qual José Capo va treballar durant una època. Aquesta afició pel món de l'automoció també el va fer participar a Eucort, un altre ambiciós projecte de fabricació de cotxes amb seu al carrer de Nàpols de Barcelona. A més de tot això, José Capo també era un gran amant del mar i de la nàutica i, a principis dels anys cinquanta, en un viatge a Suïssa, va comprar la llicència d'uns plànols de fabricació d'embarcacions que havia fet un enginyer de Ginebra. L'any 1954, en un dels magatzems de ferro que l'empresa tenia al carrer de Roger de Flor de Barcelona, va fundar Indexna. A càrrec de l'empresa van quedar els seus dos fills: Miguel Capo Mateu i Juan José Capo Mateu. En l'apartat

tècnic van reclutar qui seria el principal constructor de la drassana en tots els anys d'existència d'aquesta: Enrique Llorens. Durant els primers anys, la drassana es va mantenir fidel als plànols de construcció de l'enginyer suís, per bé que Enrique Llorens va introduir alguns canvis i variacions en els dissenys.

La gran aportació que va diferenciar Indexna de Laraya va ser el mètode de construcció que van utilitzar. Mentre que Laraya construïa les seves embarcacions amb un esquelet de quadernes, Indexna va aportar la novetat dels cascs emmotllats: un encreuament de tres capes amb xapes de fusta encolades entre si i adaptades a la forma d'un motlle. Això permetia fer carenes amb formes arrodonides, la qual cosa afavoria la hidrodinàmica de les embarcacions. El fet de no necessitar quadernes



també aportava lleugeresa al casc, sense que aquest perdés la seva rigidesa; a més, aportava flexibilitat a l'estructura en la navegació. És molt semblant al sistema de construcció que s'ha anat emprant en les embarcacions de fibra de vidre fins avui. Aquest sistema Indexna el va patentar amb el nom d'Estratoflex.

L'any 1959, arran d'una falta d'entesa greu entre els dos germans a l'hora de portar l'empresa, Miguel Capo va abandonar el projecte, tot i que només en funcions, ja que en els anys següents assistiria les necessitats econòmiques i els deutes de l'empresa, fruit de la poca serietat del seu germà Juan José al front d'aquesta i del poc crèdit davant les entitats financeres.

El 1961 Juan José Capo va fundar Moessa (Motonáuti-



A dalt, Indexna, model Vanguard, campiona d'Espanya en categoria turisme D i E entre els anys 1958 i 1960.

Al mig, instal·lacions de l'empresa Moessa i Dinasa al carrer de Roger de Flor de Barcelona.

A sota, Lluís Campderà, amb el seu prototip d'embarcació C-stock al R. C. M. B., l'any 1959.

ca Española S.A.), una altra societat dedicada a la distribució i venda d'accessoris nàutics, i que complementava el negoci de venda d'embarcacions. Moessa es trobava al carrer de Roger de Flor, just al costat de la drassana.

L'any 1962 Miguel Capo va decidir tornar a entrar a l'empresa amb un nou projecte, més innovador i ambiciós, amb què, a part d'una ampliació en l'oferta de models i d'eslores, també va voler importar barques d'Itàlia. Per afrontar aquesta nova etapa, Miguel Capo va contactar amb Erdhart Keller, el constructor de Laraya, perquè col·laborés amb ells, però aquest se'n va desdir després de veure el complicat caràcter de Juan José Capo. Miguel va aportar nous dissenys d'embarcacions, inspirats per altres constructors com la drassana francesa Rocca, els quals, retocats per Enrique Llorens, van completar un extens catàleg de fins a disset models diferents d'eslores que anaven dels 2,65 metres fins als 8,25 metres. A diferència de Laraya, Indexna ofería una gran varietat d'acabats i d'equipament per a tots els seus models. En l'apartat mecànic es van guiar pels paràmetres típics de l'època, que eren molt semblants als de les altres drassanes del mateix sector, i feien servir els mateixos motors i accessoris que altres embarcacions d'aquell temps.

Tota aquesta nova oferta d'Indexna va repercutir en les vendes, la qual cosa va fer que els anys 1964 i 1965

entreguessin més de quaranta embarcacions i que alguns models concrets, com els cabinats, no poguessin satisfer la demanda. En aquella època van arribar a tenir fins a divuit treballadors. L'any 1964 Juan José Capo va dissoldre Moessa per transformar-la en Dinasa (Distribuciones Náuticas SA).

Durant aquests anys, la drassana també va construir algun casc de veler en fusta, concretament el d'un model de la classe Flying Dutchman, amb llicència olímpica, i que va arribar a participar en dues regates, a Canes i Niça, capitanejat per Francisco Quintana Cascante. En aquesta última època, i sota el nom d'Hispacraft, també van fer alguns models d'embarcació en fibra de vidre: concretament, petits bots, catamarans i patins de pedals.

L'any 1966 Indexna i la resta de societats creades per Juan José Capo van fer fallida, fruit de la mala gestió econòmica d'aquest. Miguel va fer front als deutes deixats pel seu germà i va encarregar a Enrique Llorens que construís les últimes unitats de la

drassana per poder acabar amb les restes de material que l'empresa tenia emmagatzemat. Dos anys més tard, Indexna desapareixeria.

En l'apartat competitiu, Indexna sempre va ser més discret que Laraya. Només va guanyar un parell de campionats d'Espanya en categoria turisme D i E, entre els anys 1958 i el 1960. Juan José Capo va ser el principal pi-



lot d'Indexna i ho feia pel Real Club Náutico de Barcelona. Com a anècdota, cal afegir que l'any 1956 els dos germans Capo van viatjar fins a Mònaco per participar en les regates organitzades pel Yacht Club d'aquell principat amb motiu de la boda del príncep Rainier amb Grace Kelly. Van quedar últims.

Indexna, tot i tenir un projecte empresarial més complet que Laraya, sempre va estar en segon terme quant a vendes i popularitat. L'any 2008 es van recuperar les últimes embarcacions que Indexna va construir i que portaven quaranta anys emmagatzemades en un garatge de Barcelona propietat de la família.

A més de l'activitat d'aquestes dues drassanes barcelonines, a Catalunya n'hi va haver d'altres que, amb molta menys producció i molts menys recursos, també van col·laborar en el creixement de la motonàutica a casa nostra durant els anys seixanta. Ens referim a drassanes com Astilleros Ventura, de Palafrugell, que encara està en actiu i construïnt amb fusta i amb els mateixos mètodes amb què va començar fa seixanta anys; Volare, de Figueres, amb molt poca producció i enfocada, principalment, a les curses; o Conauter, de Terrassa, una altra empresa pionera en el modelatge en fibra de vidre. També hi va haver iniciatives particulars, com la mítica embarcació de tres punts, construïda per Lluís Campderà seguint uns plànols nord-americans, i que va participar en nombroses curses als anys seixanta en la categoria C-stock.

Des de l'any 2006 l'Associació d'Embarcacions Clàssiques i d'Època a Motor / Club Riva de Catalunya ha anat recopilant informació sobre tota aquesta època daurada de la motonàutica catalana, així com també ha fet una gran feina de recuperació i restauració d'embarcacions i de material gràfic. D'altra banda, la Federació Catalana de Motonàutica també ha fet una gran tasca d'investigació en els darrers anys per recuperar el llegat de la motonàutica esportiva a Catalunya.

■ CRÈDITS

Col·laboracions i testimonis: Tito Puig Gabarró, Miguel Capo Mateu, Jorge Capo Salvans, Jordi Vidal Mestres, Miquel Mallafré, Enric Coma-Cros i Elisabet Ubach.

Material Gràfic: Associació d'Embarcacions Clàssiques i d'Època a Motor / Club Riva de Catalunya, Reial Club Marítim de Barcelona, Club Nàutic Llafranc, Club Nàutic Costa Brava, Alberto Puig Gabarró, Jorge Capo Salvans, Jordi Vidal Mestres, Enric Coma-Cros.



RESUMEN

La motonáutica en Cataluña tiene su origen a principios del siglo xx con una actividad muy anecdótica y minoritaria, en la que unos cuantos privilegiados se aventuraron a hacer las primeras regatas que los pocos clubes náuticos que existían organizaban.

Después de esta primera época, la motonáutica sufrió un descenso y no fue hasta finales de los años cincuenta que resurgió. Y lo hizo importando, de otros países europeos, un nuevo concepto de motonáutica, más innovador y dinámico, que permitió popularizar el sector.

Astilleros barceloneses como Laraya o Indexna fueron pioneros en esta nueva forma de hacer y pusieron las bases de la motonáutica tal y como la entendemos en la actualidad.

Esta efervescencia vino acompañada de una gran actividad competitiva en la que algunos pilotos catalanes, con lanchas catalanas, alcanzaron grandes éxitos a nivel estatal y europeo. ●

